

Información general
General Information

Aeropuertos
Airports

Evolución del tráfico en España.

Pasajeros

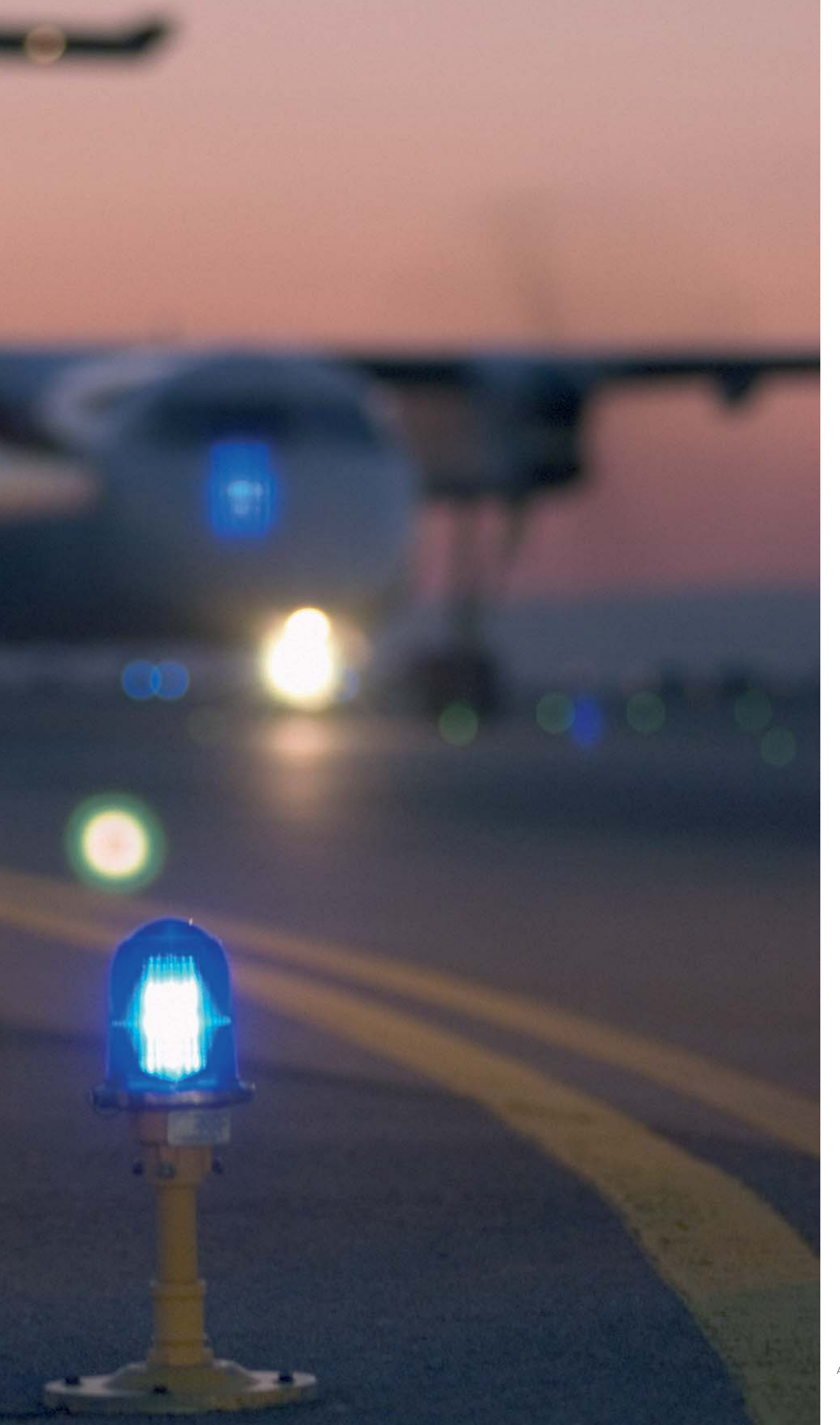
Durante el año 2004 el tráfico en España ha experimentado un crecimiento medio del 8%, repartido entre los diferentes aeropuertos hasta alcanzar un total de 166,1 millones de pasajeros. Los datos correspondientes a pasajeros comerciales (sin incluir tránsitos ni otros tipos de tráfico como aviación general), han tenido el mismo incremento del 8%, con un total de 164,1 millones de pasajeros. El crecimiento general de Aena ha sido durante el año 2004 superior en 1 punto al crecimiento medio en Europa y de 3 negativos respecto al total de aeropuertos de ACI[1] (Airport Council International).

Evolution of Air Traffic in Spain

Passengers

During 2004, air traffic in Spain grew by an average 8%, spread over the airports and reached a total of 166.1 million passengers. The data corresponding to commercial passengers (not including transits or other types of traffic such as general aviation) grew in the same proportion, 8%, with a total of 164.1 million passengers. The general growth of Aena in 2004 was 1 point greater than the average growth in Europe and 3 negatives with respect to the total airports of the ACI[1] (Airport Council International).

[1] *Datos de ACI Europa correspondientes a todo el año 2004 provisional y al avance de noviembre 2004 para ACI mundial.*
[1] *Data of ACI Europe corresponding to provisional for the full year 2004 and the advance figures for 2004 for ACI worldwide.*



Avión en pista.
Aeropuerto de
Valencia
Aircraft on runway
at Valencia Airport

Aeropuertos

Airports

Entre todos los aeropuertos de la red, con más de un millón de pasajeros, destacan los incrementos experimentados por aeropuertos como Girona (104,5%), Reus (34,4%), Jerez (32%), Valencia (28%) y Bilbao (19,1%). Además, entre los de menor tráfico, aumentan del 35% al 222,7%, como es el caso de Albacete (222,7%), León (106,2%), Valladolid (90,4%), Logroño (89,8%) y Murcia-San Javier (52,3%). Y son importantes los crecimientos de grandes aeropuertos como Madrid-Barajas, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga y Gran Canaria que han mantenido durante el año un crecimiento del 8%, 7,9%, 6,4%, 4,1% y 3,1%, respectivamente. En el otro extremo, baja el tráfico en Vitoria (-7,1%), Zaragoza (-5,6%) y Salamanca (-4,8%).

Entre los aeropuertos de primer nivel, aparte de los crecimientos ya comentados, sube Alicante con un 4,6%, mientras Tenerife Sur se mantiene en niveles inferiores al año anterior.

Siguiendo la tendencia histórica de años anteriores, los aumentos de tráfico se producen principalmente en tráfico regular, mientras que el chárter continúa retrocediendo. En cambio, en lo referente a distribución por destinos, el tráfico doméstico ha aumentado un 1,6% más que el internacional, aunque todavía sigue siendo mayoritario este último con un 59% frente al 41%. Respecto a la distribución de tráfico en regular y no regular, en este año se ha reforzado el crecimiento del tráfico regular, que alcanza el 79% del total.

El reparto de tráfico entre los distintos aeropuertos de la red se mantiene en los mismos valores que años anteriores:

- Los seis aeropuertos de mayor tráfico, incluyendo Alicante, suponen el 74% del tráfico comercial en España, destacando los aeropuertos de Madrid con 38,7 millones de pasajeros, Barcelona, 24,6 y Palma de Mallorca con 20,4.
- Los 13 aeropuertos siguientes, con más de 1 millón de pasajeros, concentran por su parte el 22% del tráfico.
- Y el resto, 25 aeropuertos, representan el 4% restante.

Operaciones

El número de operaciones totales durante el año 2004 en los aeropuertos españoles fue de 2,1 millones, lo que supone un 4,5% de incremento respecto a los valores de 2003. Las operaciones comerciales por su parte (sin incluir aviación general ni otras clases de tráfico) ascendieron a 1,75 millones, con un incremento del 7,3%. El crecimiento de las operaciones comerciales experimentado en los aeropuertos de Aena es superior en

Outstanding among all the airports with over a million passengers are the increases for airports of Gerona (104.5%), Reus (34.4%), Jerez (32%), Valencia (28%) and Bilbao (19.1%). In addition, as regards those airports with less traffic, there was an increase from 35% to 222.7%, as was the case of Albacete (222.7%), León (106.2%), Valladolid (90.4%), Logroño (89.8%) and Murcia-San Javier (52.3%). There was also strong growth in the large airports such as Madrid-Barajas, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga and Gran Canaria, whose growth over the year was 8%, 7.9%, 6.4%, 4.1% and 3.1% respectively. At the other extreme, traffic decreased in Vitoria (-7.1%), Zaragoza (-5.6%) and Salamanca (-4.8%).

Among the first level airports, apart from the growth already mentioned, Alicante increased by 4.6%, while Tenerife Sur decreased with regard to the previous year.

Following the trends of previous years, the traffic increases were mainly in regular traffic, while charter traffic continued to fall. However, as regards distribution by destination, domestic traffic increased 1.6% more than international traffic, although this continues to be greater standing at 59% as compared with 41%. As regards the distribution of traffic into regular and non-regular, the regular traffic has grown and amounts to 79% of the total.

The share out of traffic among the airports of the network remains the same as in previous years.

- The six airports with more traffic, including Alicante, make up 74% of the commercial traffic in Spain. Outstanding among these are Madrid with 38.7 million passengers, Barcelona with 24.6 million passengers and Palma de Mallorca with 20.4 million.
- The following 13 airports, with over one million passengers, account for 22% of the traffic.
- The rest, 25 airports, account for the remaining 4%.

Operations

The total number of operations at Spanish airports during 2004 was 2.1 million, which means an 4.5% increase with respect to the 2003 figures. The commercial operations (not including general aviation or other types of traffic) amounted to 1.75 million, an increase of 7.3%. The growth in commercial operations at Aena airports is greater by three points than that of the European Region of ACI, and by three points with regard to the total of ACI[1] regions.

[1] *Data of ACI Europe corresponding to the full provisional year 2004 and the advance for 2004 for ACI worldwide.*

The five airports with more than 100,000 operations were Madrid-Barajas (402,000), Barcelona (291,000), Palma de Mallorca (178,000), Málaga (116,000) and Gran Canaria (105,000). As regards growth, the following airports had over 25,000 movements annually, Gerona with 42.4%, Seville (14.9%), Bilbao (14.4%) and Valencia (10.9%). At the other airports with less traffic, Albacete grew 409.3%, León 66.5%, Logroño 54.5% and Valladolid 27.8%. Other airports such as Menorca (-8.8%), Vitoria (-2.7%), Salamanca (-12.6%) and Zaragoza (-12.7%) dropped in comparison with previous years.

Comparatively, during 2004, operations grew less as regards passenger data, even more in the domestic market. 52% of operations at airports are domestic flights as compared with 48% international while regular flights grew 9.8% and non-regular flights decreased -4.5%.

Cargo

During 2004, 654,000 tons of cargo were transported. As regards commercial cargo, not including cargo in transit, 638,000 tons were transported, which means an increase of 9.9% as compared with the data of the previous year. 53% of all goods transported was concentrated in the airport of Madrid-Barajas. The total traffic is distributed between Domestic (38%) and International (62%), with greater growth in international traffic.

As concerns the share out by airports, there was an increase in traffic at airports such as Barcelona (21.2%), Madrid-Barajas (11.1%), Vitoria (8.8%) and Gran Canaria (2.2%). It should also be pointed out that there was growth at San Sebastián (236.8%), Valladolid (225.3%), Seville (17.9%), Zaragoza (9.5%), Bilbao (8.9%) and Menorca (7.3%), while the average growth of other airports with substantial movements of cargo dropped, such as Tenerife Norte (-0.8%), Málaga (-0.4%), Santiago (-7.1%) and Fuerteventura (-1.5%).

Opening of New Airports in 2004

It should be pointed out that a heliport was opened to commercial traffic in the Autonomous City of Ceuta. It dealt with total passenger traffic of 15,722, 1,981 operations and 8,148 kilos of cargo.

tres puntos al experimentado por la Región Europea de ACI, y de cuatro puntos respecto al total de las regiones ACI[1].

Los cinco aeropuertos que superaron las 100.000 operaciones fueron Madrid-Barajas (402.000), Barcelona (291.000), Palma de Mallorca (178.000), Málaga (116.000) y Gran Canaria (105.000). Respecto al crecimiento, hay que señalar, con más de 25.000 movimientos anuales, Girona con un 42,4%, Sevilla (14,9%), Bilbao (14,4%) y Valencia (10,9%). En el resto de aeropuertos con menor tráfico, Albacete crece un 409,3%, León un 66,5%, Logroño un 54,5% y Valladolid un 27,8%. Otros aeropuertos como Menorca (-8,8%), Vitoria (-2,7%), Salamanca (-12,6%), o Zaragoza (-12,7%), disminuyen respecto a los valores de años anteriores.

Comparativamente, las operaciones han experimentado durante 2004 un crecimiento menor a los datos de pasajeros, con mayor incidencia en el mercado nacional. El 52% de operaciones en los aeropuertos son vuelos domésticos, frente al 48% de internacional, mientras que en la distribución regular-no regular el primero crece un 9,8% y el segundo baja hasta un -4,5%.

Carga

Durante 2004 se transportaron 654.000 toneladas de carga total. En cuanto a carga comercial, sin incluir mercancía en tránsito, se transportaron 638.000 toneladas y supone un crecimiento del 9,9% frente a los datos del año anterior. El 53% de toda la mercancía transportada se concentra en el aeropuerto de Madrid-Barajas. El tráfico total se distribuye entre Nacional (38%) e Internacional (62%), con mayor crecimiento del tráfico internacional.

Respecto al reparto por aeropuertos, se ha producido un aumento del tráfico en aeropuertos como Barcelona (21,2%), Madrid-Barajas (11,1%), Vitoria (8,8%) y Gran Canaria (2,2%). También destaca el crecimiento de San Sebastián (236,8%), Valladolid (225,3%), Sevilla (17,9%), Zaragoza (9,5%), Bilbao (8,9%) y Menorca (7,3%), mientras que otros aeropuertos con fuerte presencia de carga tienen bajada en su crecimiento medio, como Tenerife Norte (-0,8%), Málaga (-0,4%), Santiago (-7,1%) y Fuerteventura (-1,5%).

Apertura de nuevos aeropuertos durante 2004

Hay que destacar la apertura al tráfico comercial de un helipuerto en la Ciudad Autónoma de Ceuta, con un tráfico de pasajeros totales de 15.772, 1.981 movimientos de operaciones y 8.148 Kg. de carga.

[1] *Datos de ACI Europa correspondientes a todo el año 2004 provisional y al avance de noviembre 2004 para ACI mundial.*

Aeropuertos

Airports

TRÁFICO TOTAL EN AEROPUERTOS ESPAÑOLES AÑO 2004* TOTAL TRAFFIC AT SPANISH AIRPORTS 2004*				
Aeropuerto	Pasajeros	Operaciones	Mercancía**	Media Pax/oper
A CORUÑA	586.239	12.945	539.184	45
ALBACETE	15.055	1.309	0	12
ALICANTE	8.571.144	71.387	6.036.750	120
ALMERÍA	830.930	15.046	51.138	55
ASTURIAS	943.992	14.198	420.256	66
BADAJOZ	82.596	8.230	0	10
BARCELONA	24.558.138	291.369	84.984.845	84
BILBAO	3.395.773	50.361	4.152.815	67
CEUTA/HELIPUERTO	15.772	1.981	8.148	8
CÓRDOBA	19.328	8.791	0	2
EL HIERRO	144.498	4.082	172.947	35
FUERTEVENTURA	3.917.109	39.865	3.639.811	98
GIRONA	2.962.988	28.668	142.973	103
GRAN CANARIA	9.467.494	104.659	40.934.830	90
GRANADA	590.931	13.584	85.891	44
IBIZA	4.171.580	48.798	4.510.441	85
JEREZ	1.117.447	26.599	98.300	42
LA GOMERA	30.774	3.346	3.293	9
LA PALMA	1.015.667	19.067	1.502.289	53
LANZAROTE	5.517.136	48.446	7.996.939	114
LEÓN	65.187	5.241	33	12
LOGROÑO	38.385	2.509	8	15
MADRID-BARAJAS	38.718.614	401.503	341.176.527	96
MADRID-CUATRO VIENTOS	261	66.404	0	0
MADRID-TORREJÓN	25.979	11.350	18	2
MÁLAGA	12.046.277	116.047	6.811.326	104
MELILLA	245.102	9.098	387.392	27
MENORCA	2.631.334	29.538	3.975.395	89
MURCIA-SAN JAVIER	848.427	12.003	19.101	71
PALMA DE MALLORCA	20.416.083	177.859	20.408.137	115
PAMPLONA	321.418	10.361	119.427	31
REUS	1.138.009	21.608	11.348	53
SABADELL	0	42.902	0	0
SALAMANCA	21.553	9.979	500	2
SAN SEBASTIÁN	295.533	9.107	325.183	32
SANTANDER	342.559	11.643	27.274	29
SANTIAGO	1.580.675	21.593	4.938.613	73
SEVILLA	2.678.595	44.231	5.053.487	61
TENERIFE NORTE	3.368.988	56.592	23.647.190	60
TENERIFE SUR	8.632.178	62.824	9.218.052	137
VALENCIA	3.111.951	72.679	12.169.271	43
VALLADOLID	442.218	11.386	678.217	39
VIGO	911.974	15.458	1.029.729	59
VITORIA	95.094	12.927	43.683.433	7
ZARAGOZA	215.213	9.386	9.160.282	23
TOTAL	**166.146.198**	**2.056.959**	**638.120.793**	**81**

* Incluidos tránsitos y otras clases de tráficos. ** Los datos de Kg. mercancía no incluyen Otras Clases de Tráfico ni Mercancía en Tránsito.
También pertenece a la red de Aena el Aeropuerto de Palma - Son Bonet. Los Aeropuertos de Burgos y de Monflorite-Alcalá (Huesca) han sido declarados de interés general y Aena está llevando a cabo en ellos diversas actuaciones para su apertura al tráfico civil.
* including transits and other types of traffic. ** The data on kilos of goods coes not include Other Types of Traffic or Goods in Transit.
The airport of Palma – San Bonet also belongs to the Aena network. The airports of Burgos and Monflorite-Alcalá (Huesca) have been declared of general interest and Aena is carrying out work to open these up to civil traffic.

TRÁFICO EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES DURANTE EL AÑO 2004*
TRAFFIC AT SPANISH AIRPORTS DURING 2004*

	2004	%Inc 2004/2003	%Tráfico
AERONAVES			
Nacional	911.233	7,7%	44%
Internacional	837.609	6,8%	41%
Otras Clases	308.117	-9%	15%
TOTAL	2.056.959	4,5%	100%
PASAJEROS			
Nacional	68.509.068	8,9%	41%
Internacional	95.593.836	7,4%	58%
Otras Clases	286.451	11,8%	0%
Tránsitos	1.756.843	10,2%	1%
TOTAL	166.146.198	8%	100%
KG. MERCANCÍAS			
Nacional	243.628.457	6,1%	37%
Internacional	394.492.336	12,4%	60%
Otras Clases	251.614	-22,5%	0%
Tránsitos	15.627.331	-33,4%	2%
TOTAL	653.999.738	1,4%	100%
UNIDADES DE TRÁFICO**			
Nacional	70.945.353	8,8%	41%
Internacional	99.538.759	7,5%	58%
Otras Clases	288.967	11,4%	0%
Tránsitos	1.913.116	4,6%	1%
TOTAL	172.686.195	8%	100%

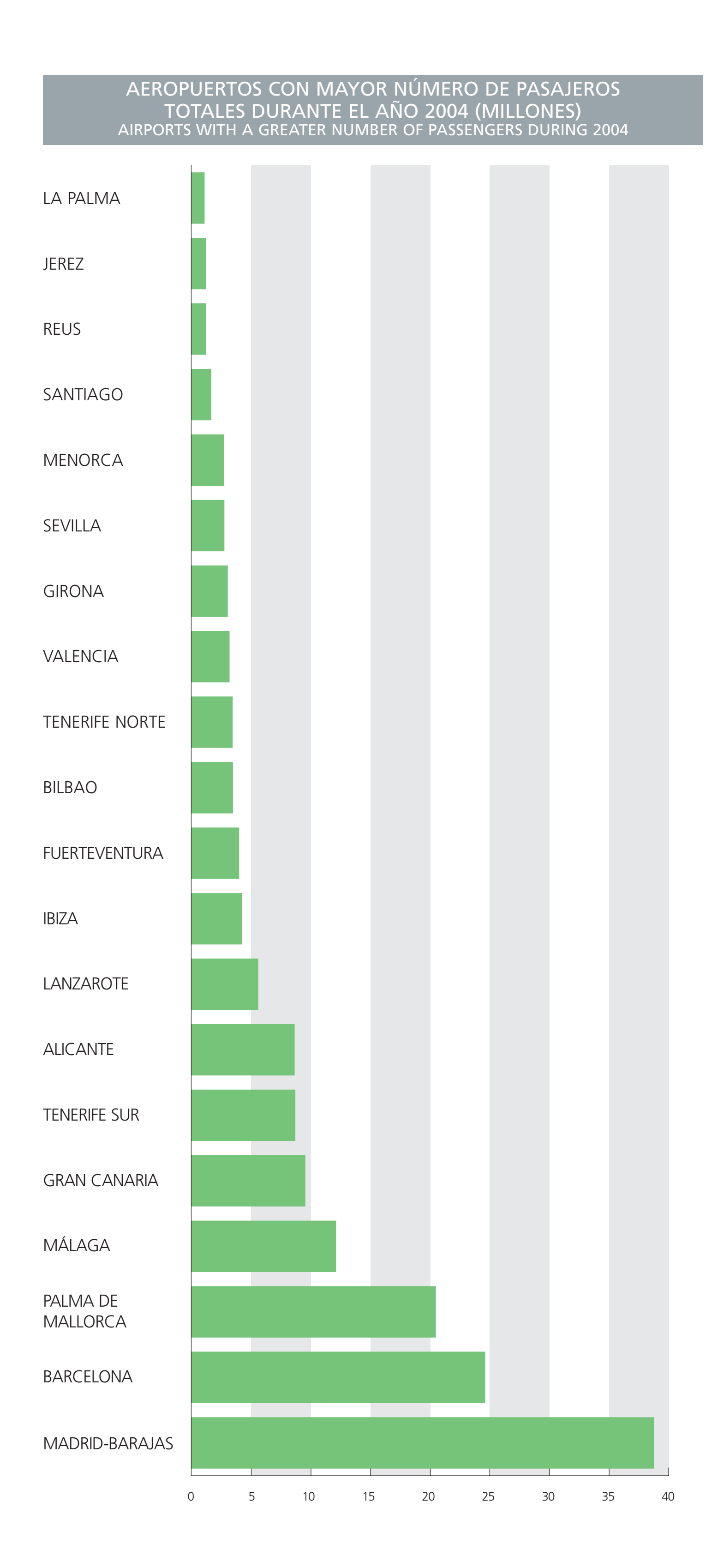
* Datos totales incluyendo tránsitos y otras clases de tráfico.
** Las Unidades de Tráfico equivalen a un pasajero y su equipaje o 100 Kg. de carga.
* Total data including transit and other types of traffic.
** Units of traffic are the equivalent of one passenger and his baggage or 100 kilos of cargo.

Aeropuertos

Airports

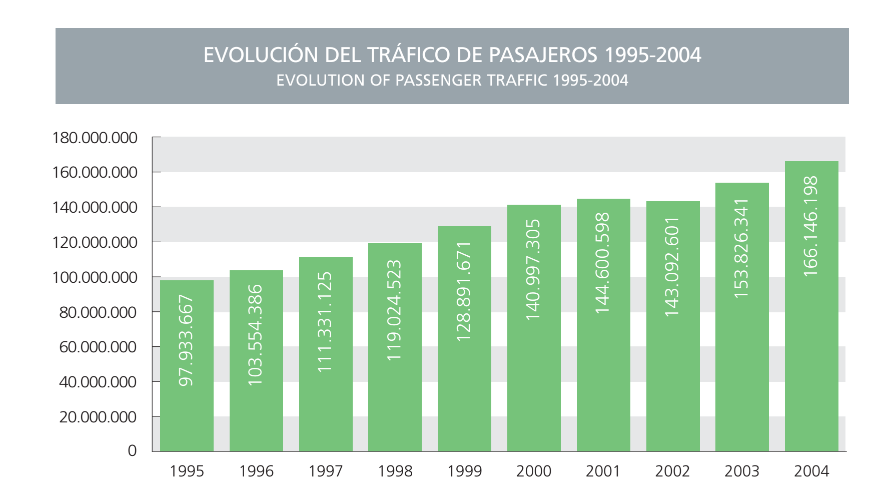
PASAJEROS TOTALES 2004 TOTAL PASSENGERS	
Aeropuertos	Pax
MADRID-BARAJAS	38.718.614
BARCELONA	24.558.138
PALMA DE MALLORCA	20.416.083
MÁLAGA	12.046.277
GRAN CANARIA	9.467.494
TENERIFE SUR	8.632.178
ALICANTE	8.571.144
LANZAROTE	5.517.136
IBIZA	4.171.580
FUERTEVENTURA	3.917.109
BILBAO	3.395.773
TENERIFE NORTE	3.368.988
VALENCIA	3.111.951
GIRONA	2.962.988
SEVILLA	2.678.595
MENORCA	2.631.334
SANTIAGO	1.580.675
REUS	1.138.009
JEREZ	1.117.447
LA PALMA	1.015.667
ASTURIAS	943.992
VIGO	911.974
MURCIA-SAN JAVIER	848.427
ALMERÍA	830.930
GRANADA	590.931
A CORUÑA	586.239
VALLADOLID	442.218
SANTANDER	342.559
PAMPLONA	321.418
SAN SEBASTIÁN	295.533
MELILLA	245.102
ZARAGOZA	215.213
EL HIERRO	144.498
VITORIA	95.094
BADAJOZ	82.596
LEÓN	65.187
LOGROÑO	38.385
LA GOMERA	30.774
MADRID-TORREJÓN	25.979
SALAMANCA	21.553
CÓRDOBA	19.328
CEUTA/HELIPUERTO	15.772
ALBACETE	15.055
MADRID-CUATRO VIENTOS	261
SABADELL	0
TOTAL	166.146.198

AEROPUERTOS CON MAYOR NÚMERO DE PASAJEROS TOTALES DURANTE EL AÑO 2004 (MILLONES)
AIRPORTS WITH A GREATER NUMBER OF PASSENGERS DURING 2004



TRÁFICO AÉREO DE PASAJEROS TOTALES DEL AÑO 2004* TOTAL PASSENGER AIR TRAFFIC DURING 2004*	2004	%Inc 2004/2003	% Tráfico
REGULAR			
Nacional	65.566.398	8,7%	50%
Internacional	65.384.904	13,1%	50%
TOTAL	**130.951.302**	**12,3%**	**100%**
CHARTER			
Nacional	2.930.938	13,1%	9%
Internacional	30.197.281	7,8%	91%
TOTAL	**33.128.219**	**-6,2%**	**100%**
OTROS SERVICIOS	23.382	-17%	0%
OTRAS CLASES TRÁFICO	286.452	11,8%	0%
TRÁNSITO	1.756.843	10,2%	1%
TOTAL	**166.146.198**	**8%**	**100%**

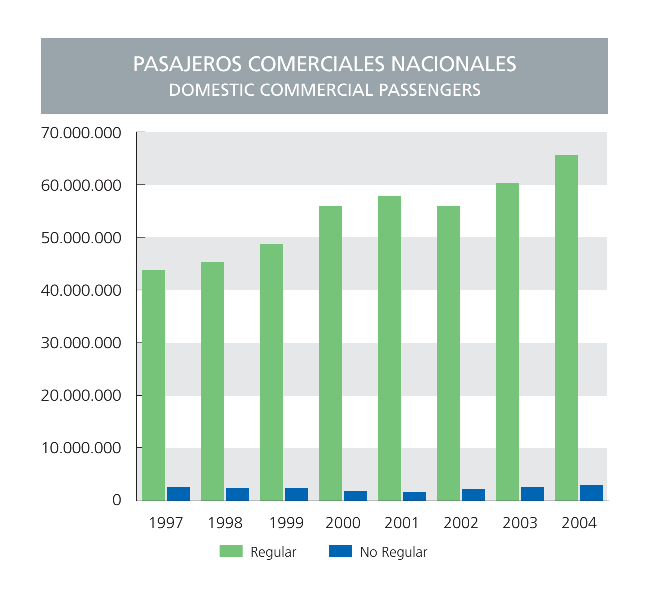
* Pasajeros totales incluyendo tránsitos y Otras Clases de Tráfico.
* Total passengers including transit and other types of traffic.



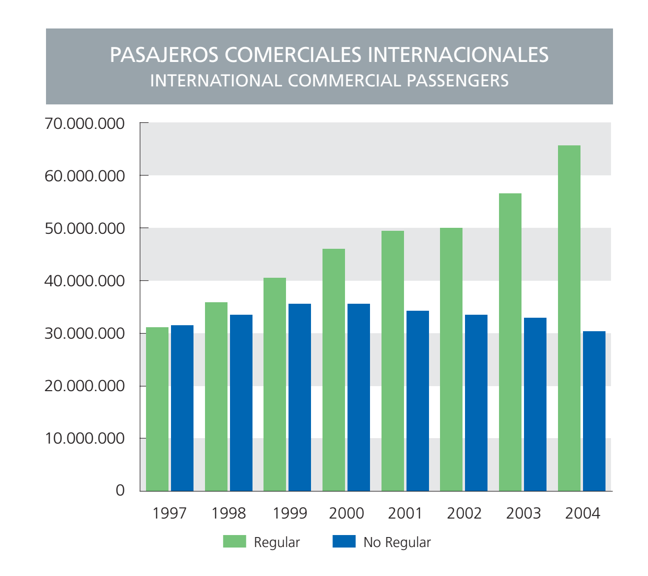
Aeropuertos
Airports

PASAJEROS / PASSENGERS	COMERCIAL				OTRAS CLASES	TRÁNSITOS
	NACIONAL		INTERNACIONAL			
	REGULAR	NO REGULAR	REGULAR	NO REGULAR		
1997	43.782.549	2.638.224	30.974.879	31.392.863	239.219	2.303.391
1998	45.269.075	2.473.072	35.727.908	33.321.003	282.040	1.951.425
1999	48.668.536	2.410.194	40.330.558	35.396.521	265.272	1.820.590
2000	55.979.285	1.875.832	45.781.831	35.401.016	298.517	1.660.824
2001	57.883.172	1.655.429	49.185.247	34.143.728	230.476	1.479.352
2002	55.857.853	2.261.547	49.773.812	33.386.752	288.783	1.500.565
2003	60.325.919	2.590.053	56.291.001	32.740.373	256.261	1.594.577
2004	65.566.398	2.930.938	65.384.904	30.197.281	286.452	1.756.843

PASAJEROS COMERCIALES NACIONALES
DOMESTIC COMMERCIAL PASSENGERS

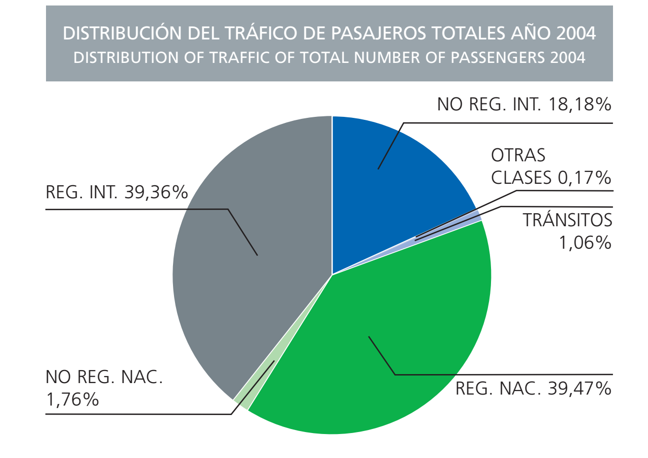


PASAJEROS COMERCIALES INTERNACIONALES
INTERNATIONAL COMMERCIAL PASSENGERS



DISTRIBUCIÓN PASAJEROS TOTALES AÑO 2004 / DISTRIBUTION TOTAL NUMBER OF PASSENGERS 2004	
REG. NAC.	65.566.398
NO REG. NAC.	2.930.938
REG. INT.	65.384.904
NO REG. INT.	30.197.281
OTRAS CLASES	286.452
TRÁNSITOS	1.756.843
TOTAL	166.122.816
OTROS SERVICIOS NO INCLUIDOS	23.382
TOTAL	166.146.198

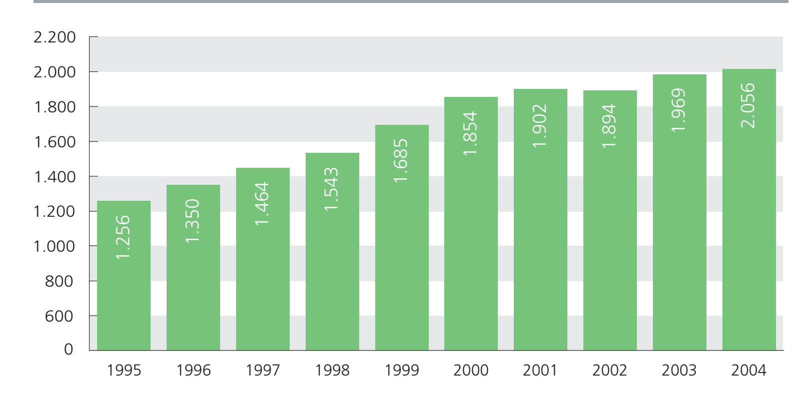
DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS TOTALES AÑO 2004
DISTRIBUTION OF TRAFFIC OF TOTAL NUMBER OF PASSENGERS 2004



TRÁFICO AÉREO DE AERONAVES DEL AÑO 2004* AIRCRAFT TRAFFIC DURING 2004*	2004	%Inc 2004/2003	% Tráfico
REGULAR			
Nacional	820.218	8,6%	57%
Internacional	617.509	11,3%	43%
TOTAL	1.437.727	9,8%	100%
CHARTER			
Nacional	72.231	-1,6%	26%
Internacional	206.063	-5,5%	74%
TOTAL	278.294	-4,5%	100%
OTROS SERVICIOS	32.821	13,4%	1%
OTRAS CLASES TRÁFICO	308.117	-9%	15%
TOTAL	2.056.959	4,5%	100%

* Operaciones totales incluyendo Otras Clases de Tráfico.
* Total operations including other types of traffic.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO TOTAL DE AERONAVES 1995-2004 (EN MILES)
EVOLUTION OF TOTAL AIRCRAFT TRAFFIC 1995-2004 (IN THOUSANDS)



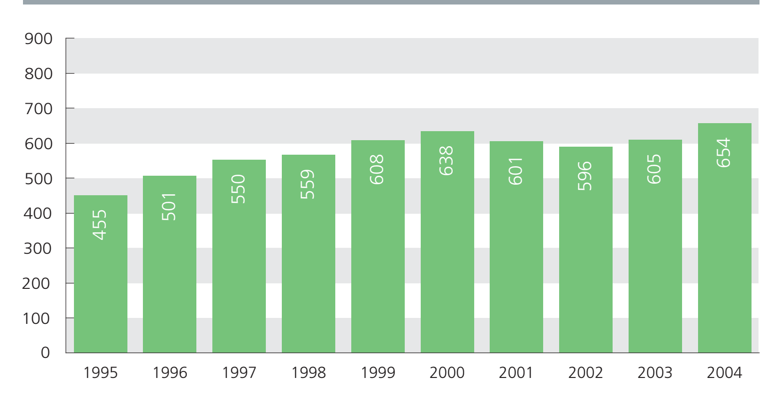
Aeropuertos

Airports

TRÁFICO AÉREO DE MERCANCÍAS DEL AÑO 2004 (Kgs.)* AIR TRAFFIC OF GOODS DURING 2004 (Kilos)*	2004	%Inc 2004/2003	% Tráfico
REGULAR			
Nacional	185.482.029	4,2%	38%
Internacional	302.033.616	14,6%	62%
TOTAL	487.515.645	10,4%	100%
CHARTER			
Nacional	57.002.690	12,7%	38%
Internacional	92.344.115	5,9%	62%
TOTAL	149.346.805	8,4%	100%
OTROS SERVICIOS	1.258.343	0,9%	0%
OTRAS CLASES TRÁFICO	251.614	-7,9%	0%
TRÁNSITO	15.627.331	-33,4%	2%
TOTAL	653.999.738	1,4%	100%

* Mercancías totales incluyendo tránsitos y Otras Clases de Tráfico.
* Total goods including transit and other types of traffic.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO TOTAL DE MERCANCÍAS 1995-2004
EVOLUTION OF TOTAL TRAFFIC OF GOODS 1995-2004



TRÁFICO EN AEROPUERTOS EUROPEOS EN 2004* TRAFFIC AT EUROPEAN AIRPORTS IN 2004*		
Aeropuertos	Total Pasajeros	% Incremento
LONDON (HEATHROW)	67.343,960	6,07
FRANKFURT	51.098,271	5,68
PARÍS (CHARLES DE GAULLE)	50.860,561	5,48
AMSTERDAM	42.541,180	6,46
MADRID-BARAJAS	**38.718,614**	**8,00**
LONDON (GATWICK)	31.461,523	4,85
ROME	28.118,562	6,98
MUNICH	26.814,505	10,83
BARCELONA	**24.558,138**	**7,92**
PARÍS (ORLY)	24.032,211	7,01
MANCHESTER	21.548,454	8,34
LONDON (STANSTED)	20.908,089	11,71
PALMA DE MALLORCA	**20.416,083**	**6,42**
COPENHAGEN	18.965,675	7,49
MILÁN (MALPENSA)	18.553,953	5,29
ZURICH	17.214,501	1,32
DUBLÍN	17.138,373	8,09
STOCKHOLM	16.362,498	7,60
BRUSSELS	15.583,735	2,77
DUSSELDORF	15.256,506	6,87
OSLO	14.865,460	8,93
VIENNA	14.785,529	15,65
ATHENS	13.640,581	12,03
MÁLAGA	**12.046,277**	**4,12**
BERLÍN	11.047,954	-0,51
LISBON	10.705,149	11,09
HELSINKI	10.671,445	9,92
GRAN CANARIA	**9.467,494**	**3,10**
NICE	9.334,525	2,11
MILÁN (LINATE)	8.947,915	2,18
TENERIFE SUR	**8.632,178**	**-2,50**

* Media de crecimiento en Europa 7,01%
* Average growth in Europe 7.01%

Servicios aeroportuarios

Durante el pasado año se puso en funcionamiento el Servicio de Información y Atención Telefónica de Aena (902.404.704) y se ha iniciado el proceso para la integración con el Centro de Llamadas de Madrid-Barajas que culminará con un nuevo servicio dotado de nuevas funcionalidades cuyo proceso de selección se ha iniciado también en este año 2004.

También finalizó el proceso de elaboración de los Pliegos de Cláusulas de Explotación que regirán las concesiones de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra en las categorías de servicios de rampa. Estos pliegos se utilizarán como base para el proceso de licitación pública que se iniciará en el año 2005. En el mismo área se ha culminado la primera fase de la implantación del Manual de los Servicios de Asistencia en Tierra, orientado a la definición de los niveles de calidad que deben conseguirse en esta actividad.

Asimismo se elaboraron, editado y difundido el Anuario Estadístico de Operaciones de 2003, en formato papel y CD y las dos ediciones previstas, mayo y octubre, de los "Estudios de Tráfico" para todos los aeropuertos de la red, que contiene un análisis del tráfico esperado a corto plazo.

Sistemas de información

En el ámbito de Sistemas de Información se han completado los desarrollos e infraestructuras básicas del nuevo terminal de Madrid-Barajas, e iniciado el despliegue y pruebas de la solución técnica en el aeropuerto piloto de Gran Canaria. Por el número de participantes y complejidad técnica, el Centro de Proceso de Datos y la dotación del Centro de Gestión Aeroportuaria con la integración de más de 100 puestos de trabajo, sistemas y dispositivos de presentación, han sido los proyectos más costosos. Por su parte, la Red Multiservicio ha completado y puesto en servicio la instalación troncal y durante los próximos meses completará el cableado a los puntos de usuario final.

Igualmente, se inició la instalación del *hardware y software* base en los aeropuertos de primer y segundo nivel y centralizada para el resto de aeropuertos. El objetivo es cambiar las aplicaciones del entorno operacional de todos los aeropuertos de Aena en un programa de instalaciones a dos años, que permita la integración de datos en un *middleware* aeroportuario, con acceso de los usuarios tanto internos como externos.

En el ámbito de explotación y control de calidad, siguiendo la metodología y buenas prácticas ITIL, se puso en marcha el

Airport Services

During last year, the Aena Telephone Attention and Information Service (902 404 704) came into service and the process for integration with the Madrid-Barajas Call Centre began, and this will culminate wit a new service with new functionalities, whose selection process also commenced in 2004.

The drafting process for the Operating Specifications which will govern the concession of airport ground assistance services as regards the ramp services category also finalised. These specifications will be used as a basis for the public tender process which will begin in 2005. In this same area, the first phase of the implementation of the Ground Assistance Services Manual was completed. This is oriented towards the definition of the quality levels which must be achieved in this activity.

In addition, the 2003 Yearbook on Operations Statistics was drawn up, edited and published on a paper and CD format. Also published were the two editions of "Traffic Studies" for all the airports of the network planned for May and October, containing an analysis of the traffic expected in the short term.

Information Systems

In the area of information systems, the development and the basic infrastructure of the new Madrid-Barajas Terminal was completed, and the deployment and trials for the technical solutions to the pilot airport of Gran Canaria were initiated. The Data Processing Centre and the resources for the Airport management Centre with the integration of over 100 jobs, systems and presentation devices were the most costly projects due to the number of persons involved and the technical complexity. The Multi-Service Network completed and commissioned the core installation and, over the next few months, it will complete the cabling to the final user points.

Moreover, the installation of the hardware and software base began at the first and second level airports and will be centralised for the others. The goal is to change the applications of the operational environment at all the Aena airports in an installations programme in two years. This will make it possible to integrate data in an airport middleware which can be accessed by both internal and external users.

In the area of operations and quality control, following the ITIL best practice and methodology,

an office machines 24 hour Service Desk came into service for the airport systems with a view to making progress in the integration of calls and monitoring the availability and performance of the systems. Furthermore, the processes for the definition and trials of the applications and the functioning of the laboratory for the approval of products were consolidated. Apart from the tests on the applications to be installed at the pilot airport in Gran Canaria, the more representative work carried out in this laboratory was on the flight information equipment for the new Barajas terminal and the definition of the new security development, CCTV and access control, which are planned to come into production at the new terminal in Barcelona.

As regards networks and communications, the tender for the liberalisation of the data transport services, mobile and fixed telephony was published, and is forecast to be executed in the course of next year. The tender for the installation of the Multi-Service Network of the new terminal and airport environment of Barcelona was also adjudicated. This has high capacity Ethernet trunks and separation of traffic in 3 planes with different criticalities and services and will constitute the most modern infrastructure addressed by Aena up to now.

Operations

With regard to operational security, the process for the certifications of aerodromes continues with the drafting and implementation of an Aerodrome Manual, a pilot in the airport of Ibiza and the first phase at the airports of Madrid-Barajas, Barcelona, Tenerife Sur and Palma de Mallorca. In addition, a draft was made of the updating of the Operational Safety Regulations. A survey was made of the ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme. Work was carried out to draft and implement the Management Plan for Spanish Airports for the application of the European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions (EAPPRI) and for the definition of an Operational Safety Management System.

Moreover, operational instructions were drafted, outstanding among which are the following: work previous to the commencement of the operational schedule, work concerning the declaration of an operational airport , regulations applicable in the event of incidences in the visual aid systems and the meteorological equipment, and the adaptation of the Aerodrome Warning Bulletins. As regards the programme for the determination of obstacles in approach, take off and taxiing areas, studies were made in the airports of A Coruña, Alicante, Barcelona, Menorca and Santander.

Service Desk de ofimática y soporte H24 para los sistemas aeroportuarios, avanzando en la integración de llamadas y monitorizado de la disponibilidad y rendimiento de los sistemas. Asimismo, se han consolidado los procesos de definición y pruebas de aplicaciones y el funcionamiento del laboratorio de homologación de productos. Los trabajos más representativos en este laboratorio, aparte de las pruebas de aplicaciones a instalar en el piloto de Gran Canaria, han sido las relativas al equipamiento de información de vuelos del nuevo terminal de Barajas y la definición del nuevo desarrollo de seguridad, CCTV y control de accesos que está previsto poner en producción en el nuevo terminal de Barcelona.

En redes y comunicaciones se publicó el concurso de liberalización de los servicios de transporte de datos, telefonía móvil y fija, que previsiblemente entrará en ejecución durante el próximo año. También se ha adjudicado el expediente para la instalación de la red Multiservicio del nuevo terminal y entorno aeroportuario de Barcelona, que con troncales *Ethernet* de muy alta capacidad y separación de tráfico en 3 planos de distinta criticidad y prestaciones, será la infraestructura más moderna planteada hasta ahora en Aena.

Operaciones

En lo referente a la seguridad operacional, continúa el proceso de certificación de aeródromos, con la elaboración e implantación de un Manual de Aeródromo, un piloto en el aeropuerto de Ibiza y la 1ª fase de elaboración en los aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona, Tenerife Sur y Palma de Mallorca. Además, se elaboró un borrador de la actualización de la Normativa de Seguridad Operacional. Se completó la encuesta del Programa Universal OACI de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP). Se trabajó en la elaboración e implantación del Plan de la Dirección de Aeropuertos Españoles para la aplicación del Plan Europeo para la Prevención de Incursiones en Pista (EAPPRI) y en la definición de un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SGSO).

También se redactaron diversas instrucciones operativas entre las que destacan: actuaciones previas al inicio del horario operativo, actuaciones para la declaración de aeropuerto operativo, normas aplicables en caso de incidencias en los sistemas de ayudas visuales y equipamiento meteorológico y la adecuación de la de Boletines de Avisos de Aeródromo. En cuanto al programa de determinación de obstáculos en las áreas de aproximación, despegue y circuito, se realizaron estudios de los aeropuertos de A Coruña, Alicante, Barcelona, Menorca y Santander.

Igualmente se realizó una nueva edición del Manual Técnico para la Accesibilidad en los Aeropuertos Españoles y los Manuales de Autoprotección de los aeropuertos de Burgos, Santiago, Ibiza, Valladolid, Santander, Monflorite-Alcalá (Huesca), resto de edificios de Bilbao, Badajoz, Reus y Sevilla. Y se realizó el asesoramiento en su implantación en los aeropuertos de: Reus, Ibiza, Santiago, Gran Canaria, Tenerife Sur, Murcia-San Javier, Alicante y Tenerife Norte.

Con el desarrollo de un nuevo modelo paramétrico con *WITNESS* para realizar cálculos de capacidad en las zonas de llegadas y plataforma, se han realizado estudios de capacidad de Edificio Terminal en los aeropuertos de Lanzarote, Gran Canaria, Tenerife Sur, Madrid (T1, T2, T3 y T4), Asturias, Bilbao, Jerez, Murcia y Fuerteventura. También se colaboró en el diseño funcional del aeropuerto de Reus. Además, se han elaborado estudios para el desarrollo de infraestructuras para la aviación de negocios en el área de Madrid, Barcelona, Málaga y Palma de Mallorca.

Calidad de Servicios

En Calidad de Servicios se trabaja en la implantación de Sistemas de Gestión Ambiental (SGA) y Sistemas de Gestión de Calidad (SGC), así como en tareas relativas a los Niveles de Calidad Percibida (NCP) y de los Ecosistemas, en los distintos aeropuertos y en la propia Dirección de Aeropuertos.

Se realizaron encuestas de Niveles de Calidad Percibida, denominadas encuestas AEQual, en 41 aeropuertos de la red con tráfico de pasajeros y sus acompañantes, y se elaboran los correspondientes Informes Generales con periodicidad trimestral y anual.

Otros informes anuales relacionados con la calidad percibida son: “Informe del Compromiso de los Aeropuertos de Aena con los Pasajeros”, “Informe de Calidad Percibida de las Compañías Aéreas” e “Informe de Quejas y Reclamaciones en los Aeropuertos Españoles”.

Centro de Gestión de Red H-24

Comenzaron a funcionar las instalaciones situadas en el aeropuerto de Barajas, que incluyen una sala de operaciones, una sala de crisis y el conjunto de herramientas informáticas y audiovisuales que son manejadas en el centro.

A new edition of the Technical Manual for Accessibility in Spanish Airports was also drafted together with the Self-Protection Manuals for the airports of Burgos, Santiago, Ibiza, Valladolid, Santander, Monflorite-Alcalá (Huesca), the rest of the buildings at Bilbao, Badajoz, Reus and Seville. An assessment was also carried out as regards its implementation in the airports of Reus, Ibiza, Santiago, Gran Canaria, Tenerife Sur, Murcia-San Javier, Alicante and Tenerife Norte.

With the development of a new parametric model with WITNESS in order to make calculations of capacity in the arrival and platform areas, Terminal Building capacity studies were made at the airports of Lanzarote, Gran Canaria, Tenerife Sur, Madrid (T1, T2, T3 and T4), Asturias, Bilbao, Jerez, Murcia and Fuerteventura. Collaboration was also provided for the functional design of Reus airport. In addition, studies were made for the development of infrastructures for business aviation in the areas of Madrid, Barcelona, Málaga and Palma de Mallorca.

Service Quality

As regards service quality, work is being carried out on the implementation of Environmental management Systems and Quality Management System , as well as work on the levels of Perceived Quality and on the Ecosystems at the airports and at the management offices of Aena.

Surveys were made on the Levels of Perceived Quality, called AEQual, at 41 airports of the network with passenger traffic and those accompanying passengers. The relevant General Reports are drawn up quarterly and annually.

Other annual reports related to perceived quality are the following: “Report on the Commitment of the Aena Airports with the Passengers”, “Report on the Perceived Quality of the Airlines” and the “Report on Complaints and Claims at Spanish Airports”.

H-24 Network management Centre

The installations at Barajas Airport began to function. These included an operations room, a crisis room and the computer and audiovisual tools used at the centre.



Aeropuerto de Alicante
Alicante Airport

Among the computer tools, we should point out the Incidence Management System, which makes it possible to have an updated database of all the incidences which occur in the Aena Network and the Flight Progression System, which permits real time awareness and the making of a prognosis as regards the situation of each of the flights managed by Aena.

The information handled by the CGR H-24 enables each airport and air navigation centre to know the operational situation in the rest of the network. Moreover, this information is at the disposal of the Aena Crisis Committee in order to optimise the management of crisis situations.

Central Airport Safety Office

Aena has participated in the work groups set up by the National Safety Committee for the review and updating of the National Safety Programme for Civil Aviation, the updating of the National Programme for Quality in Civil Aviation Safety and the drawing up of the National Programme

De entre las herramientas informáticas destacan el Sistema de Gestión de Incidencias, que permite disponer de una base de datos actualizada de todas las incidencias que tienen lugar en la Red de Aena y el Sistema de Progresión de Vuelos, que permite conocer en tiempo real (y llevar a cabo prognosis), sobre la situación de cada uno de los vuelos gestionados por Aena.

La información manejada por el CGR H-24 permite a cada uno de los aeropuertos y centros de navegación aérea conocer la situación operativa en el resto de la Red. Además, dicha información es puesta a disposición del Comité de Crisis de Aena con el fin de optimizar la gestión de situaciones de crisis.

Oficina central de seguridad aeroportuaria

Aena ha participado en los grupos de trabajo creados por el Comité Nacional de Seguridad para la revisión y actualización del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, la actualización del Programa Nacional de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil y la elaboración del Programa Nacional de

Formación de Seguridad de la Aviación Civil, aprobado este último el 7 de julio de 2004.

Asimismo, Aena ha contribuido con sus comentarios a la elaboración del borrador de "Proyecto de Acuerdo de Consejo de Ministros por el que se aprueba el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil" y el borrador de "Proyecto de Real Decreto por el que se designa la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil y se determina la organización y funciones del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil".

Durante el año 2004, la Dirección General de Aviación Civil ha realizado 13 auditorías de seguridad en nuestros aeropuertos, en algunas de las cuales ha participado personal de la Oficina Central de Seguridad Aeroportuaria, como auditores cualificados por la autoridad competente.

Durante este año se ha adjudicado un nuevo expediente de contratación de vigilancia privada para 22 aeropuertos, con la particularidad de tener plazos comunes y pudiendo las empresas optar por prestar el servicio de forma individual.

Se está trabajando en aplicación de las nuevas tecnologías IP enfocado a la definición de requisitos técnicos y funcionales para la gestión de la video vigilancia por IP y se han realizado pruebas en el aeropuerto de Córdoba.

Coordinación de slots aeroportuarios

Durante el año 2004, Coordinación de Slots Aeroportuarios ha realizado las actividades de coordinación de los slots aeroportuarios y seguimiento de los mismos, correspondientes al final de la temporada de invierno 03 y a las temporadas de verano 04, Invierno 04 y Verano 05 en todos aquellos aeropuertos españoles declarados como Facilitados o Coordinados. Además, de estas dos últimas temporadas de Invierno 04 y Verano 05, se efectuó la coordinación inicial de acuerdo a las solicitudes de demanda inicial recibida de las compañías aéreas y a las capacidades aeroportuarias declaradas, y se celebraron dos Conferencias Mundiales de Coordinación de Horarios en Toronto (Canadá) y Boston (Estados Unidos) en junio y noviembre, respectivamente.

También esta División estuvo representada en la reunión para el *intercambio de slots (swaps) y mejora de las programaciones* de las compañías aéreas que se celebró en el mes de febrero en París y que fue organizada por la Asociación Europea de Coordinadores de Slots Aeroportuarios (EUACA) con el propósito de aliviar los problemas de congestión en los aeropuertos y

for Safety Training for Civil Aviation approved on July 7, 2004.

In addition, Aena has contributed with its comments to the drawing up of the draft of the "Project Agreement of the Council of Ministers whereby the National Safety Programme for Civil Aviation is approved" and the draft of the "Royal Decree Project whereby the competent authority as regards civil aviation safety is designated and the organisation and functions of the National Committee of Civil Aviation Safety is determined.

During 2004, the Department of Civil Aviation carried out 13 safety audits at our airports, and staff from the Central Office for Airport Safety participated in some of these audits as auditors qualified by the competent authority.

During the year, another tender for private surveillance at 22 airports was adjudicated. This was special as there were common places and the companies could choose to provide the service individually.

Work is being done as regards the application of new IP technologies focussed on the definition of technical and functional requisites as regards the management of surveillance video by IP and trials have been carried out at Córdoba airport.

Coordination of Airport Slots

During 2004, Coordination of Airport Slots has coordinated and monitored the airport slots corresponding ton the end of the 2003 winter season and the 2004 summer season, the 2004 winter season and the 205 summer season at all the Spanish airports declared to be Facilitated or Coordinated. Besides these last tow winter 2004 and summer 2005 seasons, the initial coordination was carried out in accord with the initial petitions received from the airlines and the declared airport capacities. Two World Schedule Coordination Conferences were also held in Toronto (Canada) and Boston (United States) in June AND November respectively.

This division was also represented at the meeting for the swapping of slots and the improvement of schedules of the airlines which was held in February in Paris and was organised by the European Union Airport Coordinators Association (EUACA) in order to alleviate the congestion at airports and adjust the scheduling of the airlines for the 2004 summer season.

Finally, in 2004, the feasibility studies corresponding to the proposals for the modification of the operational schedules at several airports were initiated or continued. As a result of these studies, the schedules of the airports of Albacete, Asturias, Bilbao, Gerona, Granada, León, Reus and Seville were modified in order to adapt them to the existing operational demand.

International Relations and Airport Marketing

During 2004, international activity was intense as important legislative initiatives were adopted and there were major changes in the air travel sector. There were innovations in many areas.

As concerns the rights of the passengers, there was the adoption of Regulation 261/2004 on Compensation due to Refusal to Board, Cancellation or Serious Delay to Flights. This regulation involves the application of a number of measures to alleviate the effect of these occurrences on passengers and to prevent them being left unattended at European airports. The Management of Spanish Airports participated through the European Policy Committee of ACI EUROPE in its legislative processing where it communicated the opinion of the airports to the European institutions.

There were also major changes in the process for assigning schedule bands: Regulation 793/2004 came into force in July and established new norms as regards the assigning of slots and subsequently a consultation document was published by the Commission on the possible market mechanisms for the assigning of schedule bands. In relation to this last point, the Management of Spanish Airports developed and defended its position as an airport manager and slot coordinator and submitted this to the domestic and European institutions.

The most important environmental debate at international level was centred on the possible extension of the system for the trading of issue rights to the air traffic sector. The Management of Spanish Airports appointed an expert in the Working Group on Issues of ACI Europe and collaborated with the national authorities in the study on the feasibility of this proposal.

ajustar las programaciones de las compañías correspondientes a la temporada de verano 04.

Finalmente, en el año 2004 se iniciaron o continuaron los estudios de viabilidad correspondientes a las propuestas de modificación de los horarios operativos de varios aeropuertos. Como resultado de dichos estudios, se han modificado los horarios de los aeropuertos de Albacete, Asturias, Bilbao, Girona, Granada, León, Reus y Sevilla, a fin de adaptarlos a la demanda de operación existente.

Relaciones internacionales y marketing aeroportuario

La actividad internacional durante el año 2004 ha sido muy intensa, al adoptarse importantes iniciativas legislativas y producirse serios cambios en el sector aéreo. Han sido muchas las áreas en las que han surgido novedades.

En materia de derechos de los pasajeros, es preciso señalar la adopción del Reglamento 261/2004 sobre Compensación por Denegación de Embarque, Cancelación o Gran Retraso de los Vuelos. Este Reglamento impone la aplicación de una serie de medidas para paliar los efectos de estos eventos sobre los pasajeros y evitar que permanezcan desatendidos en los aeropuertos europeos. La Dirección de Aeropuertos Españoles participó, a través del Comité de Política Europea de ACI EUROPA, en su tramitación legislativa, haciendo llegar a las instituciones europeas la opinión de los aeropuertos.

Por otra parte, se han producido grandes cambios en el proceso de asignación de franjas horarias: en julio entró en vigor el Reglamento 793/2004 que establece nuevas normas sobre asignación de slots y posteriormente se publicó un documento de consulta de la Comisión sobre posibles mecanismos de mercado en la asignación de franjas horarias. En relación con este último punto, la Dirección de Aeropuertos Españoles desarrolló y defendió su postura, como gestor aeroportuario y como coordinador de slots, que presentó ante las instituciones nacionales y europeas.

El debate medioambiental más importante a nivel internacional ha estado centrado en la posible extensión del sistema de comercio de derechos de emisión al sector aéreo. La Dirección de Aeropuertos Españoles ha nombrado a un experto en el Grupo de Trabajo sobre Emisiones de ACI EUROPA y ha colaborado con las autoridades nacionales en el estudio de la viabilidad de esta propuesta.



Helipuerto de Ceuta
Ceuta Heliport

En relación con la negociación entre la Comisión Europea y EE.UU. para la creación de un Área Trasatlántica Común, a pesar de que el acuerdo preliminar propuesto al Consejo Europeo fue rechazado en junio, la industria aeroportuaria y especialmente la Dirección de Aeropuertos Españoles defendieron la trascendencia de la liberalización de los derechos de tráfico internacionales.

El año 2004 también ha sido clave para el inicio de la reestructuración del sector aéreo. En el mes de febrero el Ejecutivo comunitario dictó una resolución declarando ilegales ciertas ayudas concedidas por el aeropuerto de Charleroi y la región de Walonia a la compañía de bajo coste Ryanair. La resolución contenía una pauta concreta para la concesión de estas ayudas y, en cierto modo, reconocía esta práctica. La Dirección de Aeropuertos Españoles, a través del Comité de Política Europea, participó en el debate sobre los nuevos clientes, las aerolíneas de bajo coste y sus efectos en los aeropuertos.

Además del reconocimiento de este nuevo fenómeno por parte de la Comisión, se han producido importantes cambios que están transformando el sector (la fusión entre Air France y KLM, la crisis de Alitalia, la desaparición de compañías y touroperadores...). A este panorama se une la adhesión, en el mes de mayo, de 15 nuevos socios a la Unión

As regards the negotiations between the European Commission and the United States for the creation of a Common Transatlantic Area, despite the fact that the preliminary agreement proposed to the European Council was rejected in June, the airport industry, and the Management of Spanish Airports in particular, defended the importance of the liberalisation of international traffic rights.

2004 was a key year as regards the initiation of the restructuring of the air traffic sector. In February, the Community Executive dictated a resolution declaring certain aid granted by the airport of Charleroi and the Walloon region to the low cost airline, Ryanair, to be illegal. The resolution contained a specific guideline for the concession of these aids and, to a certain extent, recognised this practice. Through the European Policy Committee, the Management of Spanish Airports participated in the debate on new customers, low cost airlines and their effect on the airports.

In addition to the Commission recognising this new phenomenon, substantial changes are transforming the sector such as the merger of Air France and KLM, the crisis of Alitalia, the disappearance of companies and tour operators. This panorama also includes the incorporation of

15 new countries to the European Union on May 15, together with their airlines, their potential routes and their emerging markets. The International Relations Division and Airport Marketing have studied and evaluated this new situation in order to provide an attractive airport product.

The 10th Forum on Route Development was held in Madrid in September 2004, with Aena as the host of this single prestigious event, meant the culmination of a process for the identification of new business opportunities initiated in September 2003.

During 2004, 16 Product-Airport Definitions were made and profiles of 105 potential routes were made. After the study and evaluation of the business opportunities detected, an analysis was made of the existing and potential clients in disposition to operate the route, taking into account the criteria of the market of origin, the expansion strategy, etc., and meetings were held with them during the two days which the Routes lasted in order to present them with the possibilities available and to encourage them to initiate operations in airports of the Aena network.

The EMMA Office, which is in charge of carrying out Studies on Mobility of the Air Mode, carried out approximately 80,000 surveys in a total of 16 airports with a view to examining the airport market in order to know the characteristics and reasons for the mobility of passengers.

The information from these market studies has made it possible to take more consistent decisions in a wide variety of projects within a number of Aena units (Airports, Operations, Planning, Commercial, etc.).

In the Airport Marketing area, the availability of these studies has been a key to being able to evaluate the potential market of new routes, to segment our clients and, generally speaking, to know the characteristics of the passenger demand and so improve the connectivity and the quality of the services which are supplied at the airports of the Aena network.

Europea, con sus compañías aéreas, sus rutas potenciales y sus mercados emergentes. Desde la División de Relaciones Internacionales y Marketing Aeroportuario se ha estudiado y evaluado esta nueva realidad para ofrecer un producto aeroportuario atractivo.

La celebración en Madrid del 10º Foro de Desarrollo de Rutas (Routes) en septiembre de 2004, siendo Aena anfitrión de este único y prestigioso evento, supuso la culminación de un proceso de identificación de nuevas oportunidades de negocio iniciado en septiembre de 2003.

Durante el año 2004 se realizaron 16 Definiciones de Producto-Aeropuerto y se perfilaron 105 rutas potenciales. Tras el estudio y evaluación de las oportunidades de negocio detectadas se analizaron los clientes existentes y potenciales que estaban en disposición de operar la ruta, atendiendo a criterios de mercado de origen, estrategia de expansión, etc. y se mantuvieron reuniones con ellos durante los dos días de duración de Routes, para exponerles las diferentes posibilidades y animarles a iniciar operaciones en los aeropuertos de la red de Aena.

La Oficina EMMA, encargada de realizar Estudios de Movilidad en el Modo Aéreo, realizó cerca de 80.000 encuestas, en un total de 16 aeropuertos, con el objetivo de analizar el mercado aeroportuario para conocer las características y motivos de la movilidad de los pasajeros.

La información de estos estudios de mercado ha permitido tomar decisiones más consistentes en una amplia variedad de proyectos dentro de diferentes unidades de Aena (Aeropuertos, Operaciones, Planificación, Comercial, etc).

En el área de Marketing Aeroportuario, la disponibilidad de estos estudios ha sido clave para poder evaluar el mercado potencial de nuevas rutas, segmentar a nuestros clientes y, en general, conocer las características de nuestra demanda de pasajeros y así poder mejorar la conectividad y la calidad de los servicios que se ofrecen en los aeropuertos de la red de Aena.